

Saab 9-5 Aero SportCombi 2005–10

NEVS-brevet torsdag 24 januari

1. Ford Mondeo facelift officiell med ny hybridversion
2. Provkörning av Seat Tarraco 2,0 TSI 190 DSG7 4Drive
3. QX Inspiration ska bli Infinitis första elbil
4. Så långt klarar Hyundai Kona Electric och Volkswagen e-Golf på en laddning
5. Unika parkeringshuset i Kina parkerar bilen åt dig
6. Veckans bilnyheter visar självkörande mc
7. Glöm Lambo och Ferrari, här är VW Golf Mk2 med 1 233 hk
8. Volvo 240 fyller år – 10 roliga fakta om klassikern
9. Volvochefen om P1900: "Trodde den skulle falla isär"
10. Diplomatbilar
11. Grattis Buick Electra!
12. Så ser de ut 2019!

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Ford Mondeo facelift officiell med ny hybridversion

Mattias Rabe 18 januari 2019

Ford rullar vidare med Mondeo som nu presenteras i uppdaterat utförande. Extra fokus ligger på hybridkombiutförandet.



I dag har bilsalongen i Belgiens – och EU:s ena – huvudstad Bryssel öppnat. Om det bjuds på brysselkål i någon monter vet vi inte, däremot vet vi att i Fords monter står Mondeo i ansiktslyft utförande, tre år efter uppdateringen av modellens amerikanska syskon Fusion.

Rent visuellt är det inga stora förändringar. Fronten har justerats varsamt med ny form på grillen enligt samma mall som på nya Focus. Strålkastarna har samma form som tidigare men dimljusen är lite annorlunda och försedda med lysdiodlampor. Hela frontspoilerpartiet har möblerats om och innehåller mindre krom än tidigare, även Vignale-varianten fortfarande har en del av den varan.

Bakljusen är till formen likadana som tidigare, men det brukar ju vara insidan som räknas och det är där Ford har lagt energin (alltså inuti bakljusen).

Den stora nyheten med uppdaterade Mondeo är att hybridvarianten numera även finns i kombiutförande, tidigare har den bara funnits som sedan (på grund av att Fusion i USA endast finns som hybridsedan).

Hybriddrivlinan ter sig väldigt lik den som fanns innan uppdateringen, men Ford säger sig ha uppgraderat den. Bensinmotorn på 2,0 liter arbetar fortfarande enligt Atkinson-principen och samarbetar med en elmotor, tillsammans utvecklar de fortfarande 187 hästkrafter. Batteriet har samma kapacitet som tidigare, det vill säga 1,4 kWh.

Maskineriet är sammankopplat med de drivande hjulen via en ”automatisk effektdelningsväxellåda som matchar prestandan i en steglös växellåda”, alltså en CVT-låda precis som tidigare.

Ford Mondeo Kombi Hybrid uppges förbruka 0,44 liter per mil, samma siffra som sedanversionen specificerades med innan uppdateringen.



Ford Mondeo Kombi Hybrid 2019

Lastutrymmesmässigt tappar hybriden en hel del av [Mondeo Kombis normala kapacitet](). Bagagevolymen uppges till 403 liter, 122 liter mindre än i vanliga kombin. Med nedfällt baksäte är siffran 1 508 liter, även den siffran är 122 liter mindre än i en icke-hybridkombi.

Uppdaterade Mondeo har fler motoralternativ, för den som inte vill blanda in elektricitet i framdrivningen. Dels en 2,0 EcoBlue-diesel med tre olika effektuttag på 120, 150 och 190 hästkrafter och dels en 1,5 EcoBoost-bensinare på 165 hästkrafter. Samtliga motorer, inklusive hybridalternativet, lever upp till de utsläppskrav som ställs enligt Euro 6d TEMP-certifieringen.

Andra nyheter hos Mondeo är förbättrad adaptiv farthållare som nu har start/stopp-funktionalitet, den kan med andra ord bromsa ned bilen till stillastående och på egen hand få bilen att börja rulla igen (om stillaståendet inte överstiger tre sekunder).



Mondeo ST-Line i halvkombiutförande, eller kombisedan som Ford kallar karosstypen.



GALLERI
Ford Mondeo facelift 2019
18 bilder

2. Provkörning av Seat Tarraco 2,0 TSI 190 DSG7 4Drive

Robin Törnros 20 januari 2019

Modellen som gör Seats grundtrio av suvar komplett har börjat säljas och kommer hit i februari. Vi åker till Barcelona för att köra nya Seat Tarraco och ta reda på hur stora skillnaderna från kusinen Skoda Kodiaq är.



På mindre än tre år har Seat genomfört en rejäl produktoffensiv, inte mindre än tre helt nya suvmodeller har lanserats och Tarraco är den största av alla. Stor är den verkligen då totallängden är 473,5 centimeter, nästan fyra centimeter längre än den storsäljande kusinen Skoda Kodiaq. Det betyder 40 liter extra bagageutrymme över Kodiaq, totalt 760 liter. Men för de som väljer sjusitsversionen betyder det även en något rymligare tredje sätesrad, om än marginellt. Hur man än vrider och vänder på det så är det fortfarande trångt. Plattformen är dock densamma MQB-A, alltså den förlängda versionen.

På flygplatsen i Barcelona möter Seat-personal upp och tilldelar mig en vit Tarraco med den starkaste bensinmotorn, en tvålitersmaskin som levererar 190 hästkrafter och är utrustad med fyrhjulsdrift och Volkswagens sjuväxlade DSG-låda. Navigatorn inhuserad i den åtta tum stora fristående infotainmentskärmen hjälper mig ut till motorvägen C-31 som leder ut från Barcelona.



Som i de flesta Volkswagen-produkter är det inga problem att hitta en bra körställning, stolen ger bra stöd och ratten är rejält justerbar i både längd- och höjdled.

Som i de flesta Volkswagen-produkter är det inga problem att hitta en bra körställning, stolen ger bra stöd och ratten är rejält justerbar i både längd- och höjdled. Jag vrider ner volymen på Fleetwood Macs Everywhere och slås av hur pass tyst Tarraco rullar. Visst är det vanligtvis så på släta spanska motorvägar men Tarraco upplevs ändå bättre ljudisolerad än kusinen Kodiaq, även om ett test på hemmaplan får ge slutgiltigt betyg. Broskarvar och potthål klaras av galant trots att provbilen rullar på feta tjugotummare som ingår i Xcellence-paketet. Däckprofil är 235/45.

Förutom fyra extra centimeter är den stora skillnaden mellan Tarraco och Kodiaq utseendet. Den spanska storsuven har fått helt egen linjeföring och ger ett kaxigare intryck med skarpare veck och en mer upprätt front. Seat vill gärna beskriva den som dynamisk liksom alla andra biltillverkare vill beskriva sina bilar…

Det vassare utseendet visar också hur framtida Seat-modeller kommer att se ut. Den sexkantiga grillen är ny för Seat men känns igen från koncernsyskon som Audi. Över baken har Seat följt den senaste trenden med sammanhängande bakljusramp som lyses upp av LED-lampor. Även fram är det LED som gäller och är standard på de bilar som säljs i Sverige. Utöver belysningen är också autobroms med fotgängarskydd, filhållningsassistent och Digital Cockpit standard. Det senare betyder helt digitalt mätarkluster likt vi tidigare sett hos bland annat Audi. Antingen konventionella mätartavlor eller så kan du flytta dem åt sidan för att visa exempelvis navigation över i stort sett hela skärmen.

Den släta motorvägen viker norrut mot bergen ovan Barcelona och jag sitter och blir frustrerad på filhållningsassistenten som hela tiden vill styra bilen, jag får brottas lite med ratten för att göra som jag vill. Senare får jag dock reda på att det finns två lägen i denna. Ett där bilen styr tillbaka om den närmar sig vägmarkeringar och ett annat där den hela tiden strävar efter att hålla sig i mitten av filen. Det är uppenbarligen den sistnämnda som bråkar med mig och ger en alldeles för assisterad körkänsla. Som tur är går den att avaktivera men kan säkert vara nyttig för de som tyvärr har fokus på annat än bilkörning bakom ratten.



Sammanhängande ljusramp är mycket vanligt på nya bilar, så även fejkade avgasutblås.

Efter att till slut lyckats stänga av funktionen har motorväg bytts till landsväg och därmed mer underhållande körning. Tarraco understyr lätt i kurvor och visst märks dess storlek av, det kränger en del men det får anses helt normalt för en bil som denna. Värre är att motorn känns trött. Trots att provbilen är utrustad med den starkaste bensinmotorn, på 190 hästkrafter och har maxvrid på 320 Nm, krävs en tung gasfot för att få fart på den. Men det låter mer än vad som händer fartmässigt. Jag finner mig längtandes efter den dieselmotor jag kört Skoda Kodiaq med. Den går tacksamt nog att få även till Tarraco, 190 hästar och maxvrid 400 Nm redan från 1 750 r/min.

Övriga motorer är 150-hästare, 1,5 liter för bensin och 2,0 med diesel. De tillhör utrustningsnivån Style och endast dieseln går att få med fyrhjulsdrift. 190-hästarna kommer med den högre Xcellence-nivån och har båda fyrhjulsdrift och dubbelkopplingsautomat som standard. Under 2020 planerar Seat också att lansera en laddhybridversion av Tarraco.

Bredvid växelväljaren som är plockad direkt från VW-hyllan sitter ett vred för val av körläge. Antingen Eco, Normal, Sport, Individuell, Off-Road eller Snö. Beroende på val påverkas det dynamiska chassit, styrning och växellåda.

Med tanke på vilken succé kusinen Skoda Kodiaq har blivit ser det lovande ut även för Tarraco. I Sverige har Seat dock valt att satsa på en hög grundnivå vilket driver upp priserna en del, särskilt om du önskar någon av de starkaste motorerna. Vilket gör Tarraco snäppet dyrare än Skoda Kodiaq. På Sverige-marknaden ligger fokus främst på femsitsversionen men sjusits går att få med ett tillägg på 7 100 kronor.

När solen går ner närmar jag mig centrala Barcelona och trafiken är tät. Jag tackar de stora fönsterytor som underlättar runtomsikten längs de trånga gatorna i centrala Barcelona. Parkeringskamera är standard i Xcellence medan funktionen med 360-graders fågelvy kostar 5 100 kronor extra och är välkommet i trånga situationer.

Seat har som bekant velat profilera sig som ett sportigare märke än Skoda och med tanke på att tjeckerna nyligen lanserad Kodiaq RS med 240-hästarsdiesel är det inte orimligt att förvänta sig en liknande version av Tarraco längre fram. Men då troligen under det nya undermärket Cupra. Seat vill dock varken dementera eller bekräfta detta. Hur som så är Tarraco i grunden en bra bil, särskilt med dieselmotor, och dess vassa utseende kommer att bli en vanlig syn på våra vägar.



En städad förarmiljö med fristående infotainmentskärm efter senaste trend. Framför växelväljaren finns trådlös laddning för telefon.

Det här är nytt!

Suv-offensiv

Tarraco är den tredje och största modellen att ansluta till märkets nya suv-utbud jämte Arona och Ateca.

7-sits

En tredje sätesrad med två sittplatser finns som tillval men fokus ligger på femsits i Sverige.

Lastutrymme

I femsitsutförande lastar Tarraco hela 760-1 920 liter bagage.

Seat Tarraco 2,0 TSI 190 DSG7 4Drive

Pris 349 900 kronor, säljs nu, första kundleverans februari 2019.

Motor

Bensin. Tvärställd 4-cyl 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 11,7:1. Borrning/slag 82,5/92,8 mm, cylindervolym 1 984 cm3. Max effekt 190 hk (140 kW) vid 1 500-4 100 r/min, max vridmoment 320 Nm vid 4 200-6 000 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,9 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul Plåtfälg/Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/45 R20.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 279, längd 474, bredd 184, höjd 166, spårvidd f/b 159/157. Markfrigång 20. Tjänstevikt 1 808, maxlast 712, max släpvagnsvikt 2 250. Tank 60 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 7-sits: 700 liter, 5-sits: 760-1 920 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 8,0 s, toppfart 211 km/h.

Bränsleförbrukning i. u.

Garantier Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, assistans 3 år. Skatt: i. u.

Rivaler



Volkswagen Tiguan Allspace 2,0 TSI 180 4Motion DSG7
I grund och botten nästan samma bil men Tiguan är fyra centimeter kortare och lite dyrare. Samt tio hästkrafter svagare.
Pris: 352 000 kronor.



Honda CR-V 1,5 VTEC Turbo AWD CVT
En helt ny generation som visserligen är tio centimeter kortare men för första gången går att få med en tredje sätesrad.
Pris: 335 500 kronor.

GALLERI
Seat Tarraco 2019
14 bilder



Digital Cockpit är standard och ger en mycket flexibel instrumentering.



Med tredje sätesraden uppfälld blir det inte mycket bagageutrymme kvar. Endast 230 liter.



Uppfällbara bord finns på framstolarnas ryggstöd. Bra för barnfamiljer.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. QX Inspiration ska bli Infinitis första elbil

Peter Klemensberger 19 januari 2019

Infinitis första elbil ska stå klar 2021 och det blir en suvmodell. Konceptet QX Inspiration ger fingervisningar om hur den kommer att bli.



Nissans lyxbilsmärke Infiniti har nu täckt av konceptet QX Inspiration. Äntligen. Vi har nämligen skrivit om bilen i fråga två gånger: i anslutning till en teaserbild samt pressmeddelandet inför premiärens på årets Detroitsalong som nu alltså har ägt rum.

Med premiären avklarad får vi nu inte bara möjligheten att se QX Inspiration bakifrån och invändigt, det är nu även bekräftat att detta blir Infinitis första helt eldrivna modell, precis som vi har förutspått.

Man har tidigare satt upp som mål att till 2021 bara tillverka elektrifierade bilar. Märkets palett ska då bestå av helt eldrivna bilar, bilar med Nissans e-Power-teknik samt prestandahybrider.

Konceptet QX Inspiration bygger på en helt ny plattform, lanseras som en prestandasuv och kommer att ha fyrhjulsdrift med en motor per hjulaxel. Batterierna kommer att placeras i golvet.

QX Inspiration mäter 4650 millimeter i längd, 2850 millimeter mellan hjulaxlarna och 1630 millimeter i höjd. Överhängen fram och bak är 855 respektive 945 millimeter och hjulen mäter 22 tum.

Formmässigt ska QX Inspiration, och tidigare visade Q Inspiration, peka ut framtiden för Infiniti. Invändigt i QX Inspiration hittar vi en form som antagligen inte kommer att överleva till produktionsbilen. Den är handgjord med traditionell teknik och ska var inspirerad av ”japansk sensualitet”.

I pressmeddelandet nämns inget årtal men Infiniti har tidigare sagt att deras första elbil ska stå klar 2021.







[GALLERI](#)
Infiniti QX Inspiration Koncept
10 bilder

Räckviddstest:
4. Så långt klarar Hyundai Kona Electric och Volkswagen e-Golf på en laddning

Av **John Eriksson**

Publicerad 2018-12-06 06:51

Klarar dubbelt så lång körsträcka som Volkswagen e-Golf – till samma pris.



Hur långt går den på en laddning? Det är den absolut vanligaste frågan när vi testar elbilar. I senaste testet ställs hajpade kompaktsuven Hyundai Kona Electric mot "standardelbilen" Volkswagen e-Golf.

Det är många som är nyfikna på Hyundais nya elsuv Kona Electric. Den ska kombinera hyfsat låg prislapp med lång räckvidd – och smiter dessutom före Tesla Model 3 på den svenska marknaden.

I vårt senaste test kör vi Hyundai Kona Electric mot Volkswagen e-Golf mot tre ungefär lika stora bensinbilar. En viktig del av det testet är ett räckviddstest där vi undersöker i de båda elbilarna. Vårt mål har varit att ta reda på hur långt nya Kona Electric och e-Golf kommer vid verklig körning, alltså inte att försöka köra så långt som mänskligt möjligt på en laddning.

Vi genomförde räckviddtestet på en runda i Sörmland som innehåller en blandning av stadskörning, landsväg, motorväg och även ett kortare avsnitt med aktiv körning som vi använder som underlag till körglädjebetyg. Start och mål var redaktionens garage i Solna. Vi körde utan farthållare enligt skyltad hastighet och majoriteten av teststräckan bestod av landsväg med 70- eller 90-begränsning. Höstvädret bjöd på uppehåll och 7–10 grader i luften. Klimatanläggningarna var inställda på 20 grader och automatisk reglering i båda bilarna.

Vi körde på stora vägar ungefär tills vi var nere på ungefär noll procent på batterierna. Därefter gick vi in och körde i allt mindre cirklar i området och kvarteret kring vårt kontor, allt för att lätt kunna rulla ner till en laddkontakt i vårt garage på slutet. Avsikten var att köra elbilarna tills färddatorerna visade 0 kilometers räckvidd.



VW e-Golf

e-Golf anger inte hur många batteriprocent som återstår.

146 km: Bilen skiftar av sig själv till Eco-läge för att spara elektroner. Räckvidd kvar enligt färddatorn är 51 kilometer.

166 km: Meddelande om nedsatt komfort. Även prestandan sänks något. 29 kilometer kvar enligt färddatorn.

175 km: Varning om att batteriet nu nästan är tomt. Klimatanläggningen slocknar delvis. Värmen försvinner men fläkten fortsätter gå. Effekten är nu nere på 45 procent av normal. 20 kilometer kvar enligt färddatorn.

185 km: Bilen varnar för att batteriet är tomt och att hastigheten begränsas. Effekten är nu nere på 20 procent och det börjar bli jobbigt att accelerera upp i hastighet. 11 kilometer kvar.

197 km: Man får ingen ytterligare varning när räckvidden går ned till noll kilometer. Effekten är kvar på 20 procent och bilen orkar bara köra drygt 70–80 km/h.



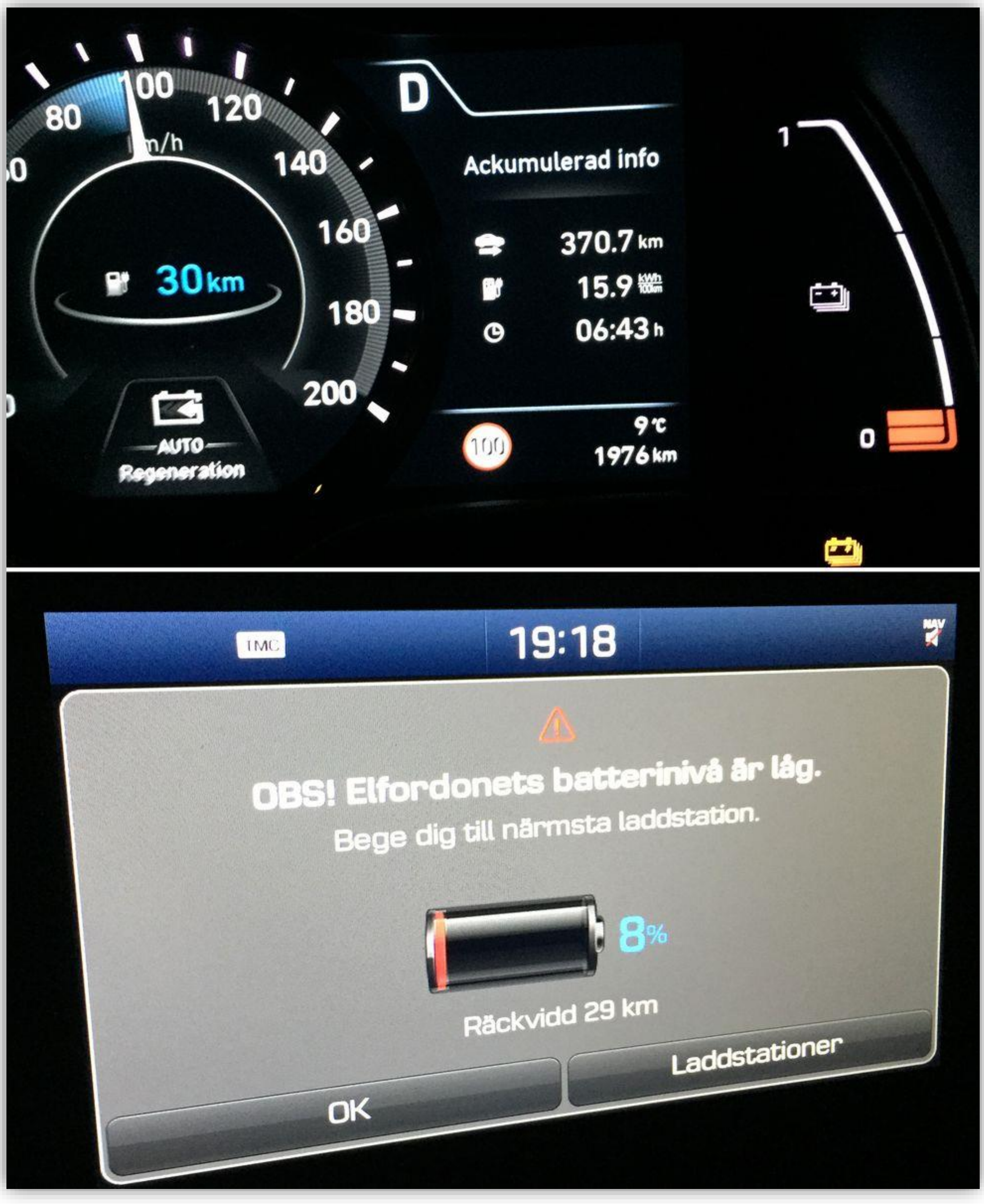
Hyundai Kona Electric

8% kvar (371 km): Batteriet är nu nere på rött, eller motsvarande reservnivå. Två röda pluppar återstår på mätaren i instrumentklustret. Färddatorn uppger 30 kilometer kvar.

3% kvar (387 km): Nu är det bara en röd plupp kvar på batterimätaren. Färddatorn uppger 11 kilometer kvar.

1% kvar (397 km): Batterimätaren slår om till helt tom samtidigt som bilen visar en sköldpadda. Effekten sjunker och gasresponsen blir sävligare. 3 kilometer kvar enligt färddatorn.

0% kvar (401 km): Varningsmeddelande som berättar om begränsad effekt. Gaspedalen är nu ännu mjukare. Bilen slutar ange räckvidd, nu står bara ett streck i instrumentklustret.




100
120
80
60
140
40
160
20
180
0
200
km/h
11 km
AUTO
Regeneration
D
Batteriet måste
laddas nu!
80
9 °C
1992 km
1
0


19:29
OBS! Elfordonets batterinivå är låg.
Bege dig till närmsta laddstation.
3%
Räckvidd 11 km
OK
Laddstationer


Genväg till exakt rätt
tillbehör för din Audi.
Audi Tillbehör









[Första svenska testet: Så står sig hajpade elsuven mot konkurrenterna]

[Räckviddstest: Så långt klarar Hyundai Kona Electric på en laddning]

ALLT OM BILAR

5. TV: Unika parkeringshuset i Kina parkerar bilen åt dig

Publicerad 19 jan 2019 14:00



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/smarta-parkeringsgaraget-parkerar-bilen/-at-dig

ALLT OM BILAR

6. TV: Veckans bilnyheter visar självkörande mc

Publicerad 18 jan 2019 10:19



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/nyheter-fran-allt-om-bilar/

7. Glöm Lambo och Ferrari – här är VW Golf Mk2 med 1 233 hk

Av **Anna Andersson**

Publicerad 2018-08-16 11:41

Uppdaterad 2019-01-19, 13:00

Låt inte utseendet lura dig, den här "sleepern" gör 0–300 km/h på 8 sekunder och kvartsmilen på 8,76 sekunder.



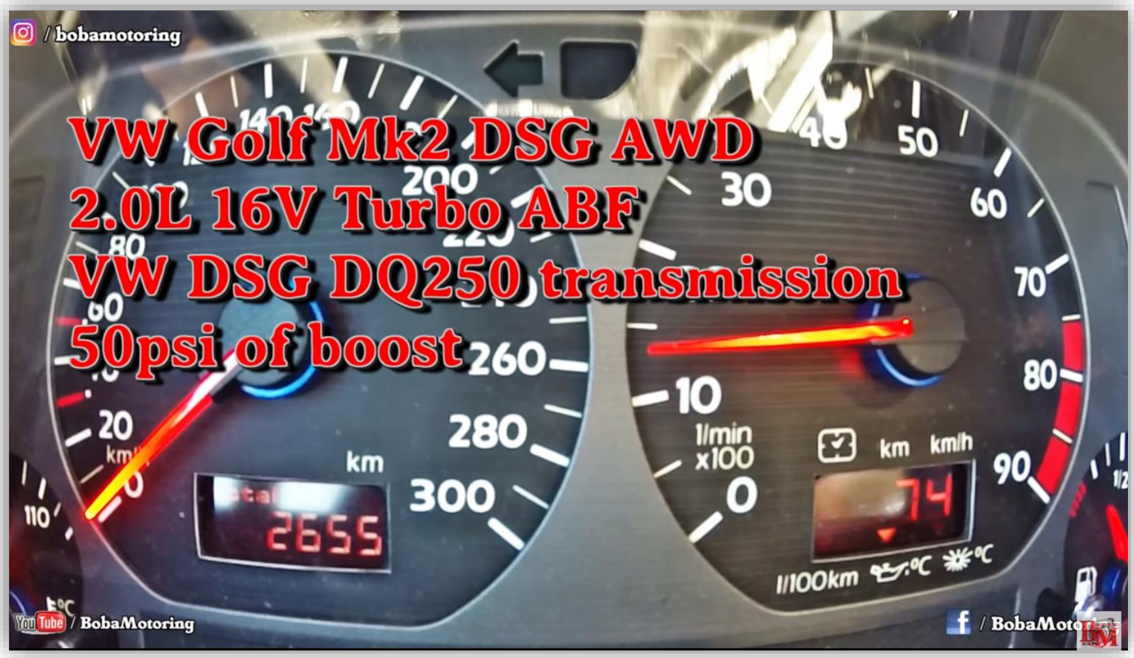
En ulv i fårakläder ...

I den här Golfen från Boba Motoring sitter en turboladdad 2,0-liters fyrcylindrig – men det är ingen överdrift att säga att den har tunats en smula... Den producerar hela 1.233 hk och har ett vrid på 1.094 Nm.

Utrustad med automatisk DSG-dubbelkopplingslåda och fyrhjulsdrift, kan den här andra generationens Golf äta Lamborghini Huracan och Ferrari 488 till frukost. Och till lunch en Bugatti Veyron – och förmodligen Chiron också.

Den gör kvartsmilen på 8,76 sekunder, vilket är världsrekord (se filmen nedan) och den gör 0-100 km/h på 2,1 sekunder. Toppfarten sägs vara över 350 km/h.

Den senaste tidens arbete har lagts på en ny turboladdare och nya inställningar i växellådan. Resultatet är helt makalöst – eller hur beskriver man annars 0-300 km/h på runt 8 sekunder.



FILM: https://youtu.be/bwHAwVRtdq8



FILM: https://youtu.be/2M8_EZuS-d4



FILM: https://youtu.be/Fuj7x4Px6zQ

8. Volvo 240 fyller år – 10 roliga fakta om klassikern

Av **Erik Söderholm**, Publicerad 2014-08-16 08:38, uppdaterad 2018-01-09 10:58

Sveriges mest älskade och hatade bil fyller 40 år! Visste du att Östtyskland hade en alldeles egen version av Volvo 240, eller att racingversionen kunde toppa 300 km/h?



När såg du senast en pressbild från Volvo som var tagen utanför Åkerblads pensionat i Tällberg?

Vi har alla en relation till Volvo 240 – vissa gillar den, andra inte. Men faktum kvarstår: det är en extremt framgångsrik Volvomodell som cementerade märkets rykte för att bygga säkra, enkla och robusta bilar.

I år är det 40 år sedan det första exemplaret rullade av bandet och det tänker vi fira med tio faktauppgifter som du kanske inte hade koll på.



Här visar Stephen Wallman upp en lambdasond. Han var ansvarig för emissionsutveckling på Volvo PV under 1970-talet.

Den var först med en riktigt klurig lösning

Under 1970-talet blev utsläppskraven i USA betydligt tuffare. På USA-marknaden, där bilägarna tankade blyfri bensin, fick Volvo 240 med B21-motorn en så kallad lambdasond. Systemet utvecklades av Volvo och Bosch och består av en lambdasensor som skickar information om utsläppen till motorstyrningen. På så sätt kan bränsleinsprutningen kontrolleras mer exakt.

Avgasreningen bidrog tidigare till att motoreffekten ströps. Lambdasonden var mycket viktig för att bibehålla effekten även med avgasrening.



Konceptbilen hade enormt underbett

Volvo 240 fick en hel del designdrag från konceptbilen VESC, som hade bilvärldens kanske största underbett. Stötfångarna gjordes enorma för att de åkande skulle överleva en frontalkollision i 80 km/h. Om bilen krockade tvingades motorn ned under kupégolvet.

Konceptbilen VESC hade också deformationszoner, låsningsfria bromsar och en backkamera (!).

Läs mer: Volvos tio mest spektakulära konceptbilar – vilken är din favorit?



Den är vanligare än du tror i filmvärlden

Volvo är faktiskt det 13:e vanligaste bilmärket i filmernas värld, enligt sajten Internet Movie Cars Database, och 240 är den vanligaste Volvomodellen på film. Den förekommer på 1.016 olika ställen enligt IMCDB och hamnar därmed före konkurrenten Saab 900.

I bilden här ovan kan du se några av alla filmer som innehåller åtminstone en Volvo 240.

Läs mer: Här är tidernas populäraste filmbilar

Läs mer: Populäraste filmbilen är... gissa?



På slutet var den näst intill antik

Volvo fortsatte sälja 240 ända fram till 1993 – hela 19 år efter premiären. Det är ungefär som att Volvo idag skulle sälja första generationen S70 och V70.

På slutet fick Volvo 240 tilläggsnamnet Classic, som många Volvomodeller, och vid ett tillfälle såldes den parallellt med både 740/760, 850 och 940/960.



Den blev en av Volvos största succéer

Volvo byggde totalt 2.862.413 exemplar av 240 vilket gör den till märkets största framgång någonsin. Den 5 maj 1993 rullade det sista exemplaret av bandet i Torslandafabriken, en 245 Classic.

Så sent som 1999 var Volvo 240 Sveriges vanligaste bil. 2003 var 240 den näst vanligaste bilen efter 740.

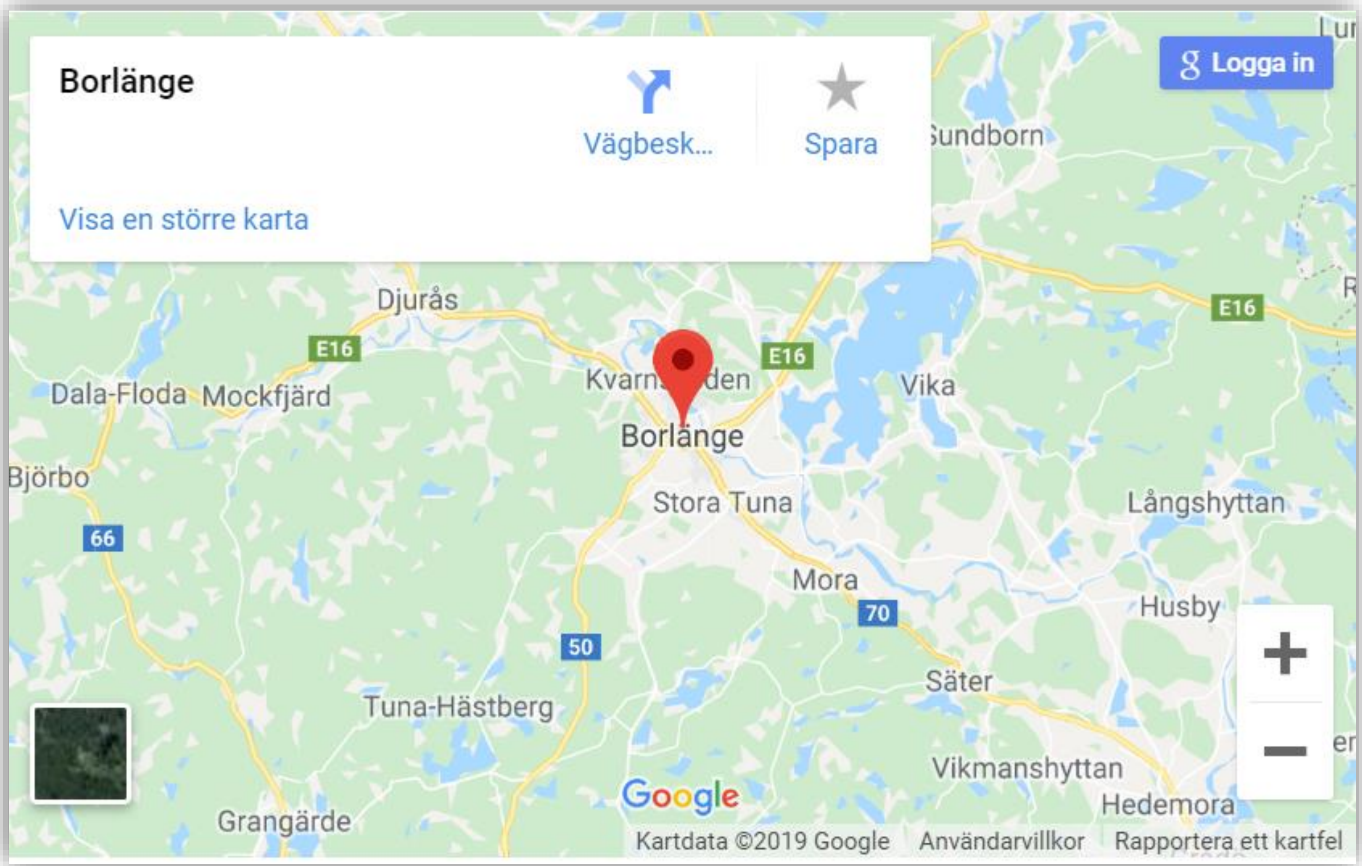




PG Gyllenhammar fick en Turbo före alla andra

Den legendariske Volvochefen Pehr G Gyllenhammar hade både en 244 Turbo från 1979 (som var specialbeställd, eftersom modellen egentligen inte gick att köpa förrän ett år senare) och en 262 Coupé (där den sexcylindriga motorn var utbytt mot en trimmad turbofyra med 180 hästkrafter) från 1981 som tjänstebil.

Båda lackerades röda i en färg som inte var tillgänglig för andra köpare. Inredningen är lika röd den och specialtillverkades i Volvo PV:s eget sadelmakeri. PG Gyllenhammar hade alltid en påse geléhallon i dörrfickan.



Journalisterna fick provköra i... Borlänge

Idag är det inte ovanligt att biltillverkarna bjuder motorjournalister på resor till Saint Tropez, Rom eller Barcelona. I vissa fall går resan till och med till USA eller Kina.

Men den 21 augusti 1974 flögs världens motorjournalister istället med chartrat plan från Torslanda till Borlänge där ett gäng 244 GL väntade på dem. Samtliga exemplar hade orange lackering och orange interiör.



DDR hade en alldeles egen version...

Den östtyska marknaden fick en egen version av Volvo 244 som döptes till DLS. Den var lite av ett hopkok med front från Volvo 264 på karossen från en 244. Östtyskarna fick en 100-hästarsmotor och en fyrväxlad låda.

Köparna fick betala 42.000 mark för den exotiska lyxsedanen. Registreringsskyltarna började med bokstäverna IBM, vilket de kvicktänkta berlinarna översatte till "Ich bin Millionär", eller "jag är miljonär". Fem färger fanns att välja på. Samtliga bilar byggdes i Volvos Kalmarfabrik.



...och partitopparna åkte lyxig Volvolimousin

Att kunna köpa en Volvo 244 DLS var i princip otänkbart för de allra flesta – de hade helt enkelt inte råd. Men för ett fåtal partitoppar dög inte heller ens den modellen. Här behövdes något vräkigare.

Lösningen blev limousinen 264 TE, där förkortningen står för Top Executive. Mer än hälften av alla byggda 264 TE gick till Östtyskland. Bilarna förlängdes med 70 centimeter för att fyra politiska höjdare skulle kunna sträcka ut benen i baksätet.



Den toppade 300 km/h

Med rätt utväxling i bakaxeln kunde en Volvo 240 Grupp A toppa 300 km/h. Men på de flesta tävlingsbanor hade man en betydligt lägre topphastighet. Vår Le Mans-vinnare Stanley Dickens tävlade med Volvo 240 Grupp A under 1983.

Volvos framfart på tävlingsbanorna i början av 1980-talet väckte mycket avund hos de andra ETC-teamen. Volvoteamen blev därför ständigt anklagade för fusk och granskades hårt av internationella bilsportförbundet FISA. Bara vid ett par tillfällen lyckades FISA:s kontrollanter hitta fel på Volvo 240 Grupp A.

Foto: Lothar Spurzem/Creative Commons/Wikimedia

Läs också: 10 fakta som får dig att drömma om en Alfa Romeo 4C
Läs också: 10 lyxbilsfakta som får dig att gå i totalspinn
Läs också: 10 bilfabriker du inte trodde fanns i verkligheten
Folk får säga vad de vill – jag älskar Volvo 240!

Trafikmagasinet: Om Volvo



FILM: *https://youtu.be/A18PFd4cj6k*

9. Volvochefen om P1900: "Trodde den skulle falla isär"

Av **Erik Söderholm**

Publicerad 2017-06-09 10:43, uppdaterad 2018-12-27 09:56

Volvo ville utmana Chevrolet Corvette – men P1900-modellen floppade och lades ned efter bara 68 exemplar. Dåvarande Volvochefen tog en provtur över en helg, men blev allt annat än nöjd...



Någon försäljningssuccé blev den verkligen inte, Volvo P1900 Sport.
Men efterföljaren P1800 gick det desto bättre för.

Volvo **P1800 har de flesta** hört talas om, men föregångaren P1900 är inte alls lika känd.
Under början av 1950-talet hade General Motors lanserat Chevrolet Corvette och dåvarande Volvochefen Assar Gabrielsson ville också kunna erbjuda en öppen sportbil för USA-marknaden. Chevrolet hade tagit hjälp av dåtidens mest namnkunniga företag när det gällde glasfiber – "Glasspar" – och de fick även hjälpa Volvo att ta fram en glasfiberkaross till P1900.
Glasspar inledde uppdraget 1953 – samma år som Chevrolet Corvette började säljas – och arbetet gick i rasande fart. Lite för snabbt, skulle det visa sig. 1954 var Glasspar färdiga med första prototypen, som fick hård kritik från Volvo. Ramen var för vek, glasfibern sprack och det mesta hade dålig passform.
Men särskilt sportig blev inte Volvo Sport, som modellen kom att kallas. Under huven fanns samma treväxlade låda och 1,4-litersmotor som i Volvo PV444. Motorn hade trimmats upp från 44 till 70 hästkrafter, vilket gav en topphastighet på svindlande 155 km/h.
Volvo drev dock på projektet och vid lanseringen 1955 av Volvo Sport meddelade man att en första serie på 300 bilar var på gång, samtliga för export och då främst till USA.



Så skulle en modern Volvo P1800 kunna se ut

Från början var Volvo P1900 alltså tänkt att enbart säljas i utlandet, men när försäljningssuccén uteblev ändrade Volvo strategi och började att sälja bilen också i Sverige.

Våren 1956 levererades de första exemplaren av Volvo Sport till kund. Men intresset var svalt och det byggdes bara 44 exemplar första året.

Totalt byggdes endast 68 exemplar 1956–1957 (en del källor hävdar att det var 67 bilar, men i efterhand har det visat sig att två bilar fick samma chassinummer, 20). Cirka 30 bilar exporterades och resten såldes i Sverige. Från början hade Volvo räknat med stora försäljningsframgångar och planerat att bygga en bil om dagen.

Byggkvaliteten var inget vidare och när den nya Volvochefen Gunnar Engellau tog över 1956 bestämde han sig för att lägga ned P1900-modellen direkt, efter att han provkört den över en helg.

"Jag trodde den skulle falla isär!", ska han ha sagt.

Trots sin uselhet har det stora flertalet Volvo Sport, eller P1900, överlevt. Idag tror man att det existerar ett 50-tal Volvo Sport, varav ett tiotal rullar i Sverige.

Och en annan bra sak med Volvo Sport var att den ledde till att Gunnar Engellau bestämde sig för att göra ett nytt försök, men den här gången i stålplåt. Fyra år senare stod Volvo P1800 klar och den blev en stor framgång, inte minst genom kändisskapet via Roger Moore och TV-serien Helgonet.

Källor: Forgotten Fiberglass, Volvo Adventures



Jay Leno kör Helgonets nyrenoverade Volvo P1800S



480.000 mil i en Volvo P1800: "Ingen väg jag inte kört"




M234567

Även Corvette var en katastrof

Som vår läsare Bezor påpekar i sin kommentar nedan hade även Chevrolet Corvette sin beskärda del av barnsjukdomar. Alla älskade designen på Corvette och det skapade en hysterisk efterfrågan, vilket stressade fram en massproduktion av glasfiberkarosser – något som i efterhand visade sig ge stora kvalitetsbrister.

När Corvette testkördes för första gången av dåtidens media ansågs den som dyr, undermotoriserad och full av kvalitetsmissar och barnsjukdomar. Många som förhandsbokat Corvette annullerade sina orders. Mellan slutet av juni 1953 till årsskiftet 1954/1955 tillverkades 3.939 Corvette – men bara 2.863 bilar blev sålda.

År 1955 inleddes alltså med över 1.000 osålda bilar och Corvette var på vippen att bli en mycket kortlivad fotnot i historieböckerna – om det inte vore för en oväntad hjälp utifrån. Här kan du läsa om vad som räddade Corvetten, illustrerad med många fina 1950-talsbilder.



Corvette firar 60-årsjubileum - grattis!









Volvo 240 fyller år – 10 roliga fakta om klassikern

Del 2: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept





Amazon fyller 60: Bilen som satte snits på folkhemmet

Del 3: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept





Del1: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept

Krigsjeepen Willys MB fyller 75 år – men den hette inte Jeep

Klassiker

10. Diplomatbilar

Mårten Carlsson

publicerad 2019-01-19 15:38

Helgens quiz handlar ju om bokstaven D. Diplomat är ett namn som figurerat på en hel del modeller genom åren, här tittar vi på dom. Har vi missat någon?



Bildspel
11
DIPLOMATER



Klassiker

11. Grattis Buick Electra!

Carl Legelius 24 januari 2009

DAGENS NAMNSDAGSBIL

I dag den 24 januari då Erika har namnsdag hyllar vi Electra!



Att Elektra i den antika grekiska hjältesagan mördade sin mor hindrade inte Buick att 1959 döpa sin toppmodell till Electra, som ju faktiskt också betyder "lysande".
GM:s -59:or är fenepokens mest extrema bilar och Buick allra mest. Att rikta en stukad fena var en mardröm för en bilplåtslagare.
Namnet Electra hängde med till 1990 på en modell underordnad Park Avenue.
Roadmaster, som Electra ersatte 1959, återkom 1991 på de stora bakhjulsdrivna Buick på samma chassi som Chevrolet Caprice.



Electra 225 4-door Hardtop 1962



Mysig interiör, Electra 1980.



Electra 1986.



Electra Estate Wagon 1988

Teknikens Värld

Teknikens Världs RACINGBLOGG med Janne Blomqvist

12. Så ser de ut 2019!

Skrivet den 19 januari 2019, klockan 11:17 | 52 kommentarer



Marcus Ericsson och James Hinchcliffe i sina 2019-uniformer

I förra inlägget skrev jag att Marcus Ericsson skulle på ett teamevent i Denver och nu vet vi vad det handlade om, teamets utseende 2019 eller snarare att Schmidt Peterson Motorsports huvudsponsor kommande säsong presenterades.

Arrow Electronics utökar sitt engangemang med SPM och går från att vara James Hinchcliffes sponsor till att bli huvudpartner för säsongen 2019. Arrow är ett stort företag och finns med på den s k Fortune 500 listan som Forbes gör över de 500 största företagen i USA baserat på omsättning. Arrow hamnade 2018 på plats 113 och är därmed en väldigt stark partner för teamet att jobba med.

Teamägaren Sam Schmidt säger att partnerskapet med Arrow ska kunna göra att ”The big three” (Penske, Andretti och Chip Ganassi) har goda möjligheter att bli ”four” vilket naturligtvis låter lovande med svenska ögon sett.

Vid presentationen igår i Pepsi Center i Denver (bl a hemmaarena för Colorado Avelanche i NHL) fanns inte bara James Hinchcliffe och Marcus Ericsson, på plats var även kanadensaren Robert Wickens. Wickens skadades som bekant svårt i en krasch under sin debutsäsong i Indycar förra året och genomgår nu en tuff rehabilitering men SPM har varit väldigt tydliga med att en bil finns tillgänglig den dagen Wickens är frisk nog att köra igen, därför fanns även Wickens en tredje bil på plats vid presentationen igår.



Skadade Robert Wickens fanns också på plats
vid gårdagens presentation med en bil redo när han är redo att köra igen

Rent allmänt känns SPM som ett team med höga ambitioner där man har ett tydligt mål att vinna Indy500 och mästerskapet, i vilken ordning tror jag spelar mindre roll. Marcus Ericssons ankomst till teamet till 2019 känns därför som väldigt bra timing, inte minst med tanke på gårdagens presentation av huvudpartner.

På hemmafronten har det också varit roliga nyheter! Porsche Carrera Cup Scandinavia (PCCS) presenterade häromdagen ett nytt förarutvecklingsprogram med uppgift att lotsa fram de bästa scandinaviska ungdomarna i racing (under 23 år), mer om juniorsatsningen kan du läsa här eller här

Detta är förstås fantastiska nyheter, ett förarprogram av detta slaget har mig veterligen aldrig funnits i Sverige och blir nu en otroligt bra möjlighet för en ung förare som inte orkar med en satsning på formelbil men ändå har ambitioner att köra professionellt på internationell nivå. Fortfarande måste de som blir utvalda göra sin egen satsning och ha rätt förutsättningar med bil och team osv men tillägget man får med detta förarprogram är verkligen inte fy skam. Björn Wirdheim har anlitats som förarcoach, Thomas Fogdö kommer att ta han om den mentala biten och utöver detta blir det även stort fokus på den fysiska delen som träning men också att man äter rätt. Även mediabiten kommer förarna att gnuggas i och även om just detta låter lite marginellt om man vill lyckas i racing så är det långt ifrån bara körning som gäller. Det handlar även om sköta det ambassadörskap som ett fabrikskontrakt med Porsche Motorsport innebär på rätt sätt och då gäller det att även kunna representera i medierna.

Förhoppningen/ambitionen/målet är att en skandinavisk förare ska vinna den internationella shootout som Porsche Motorsport håller i slutet av varje säsong med nominerade förare från värdens alla Carreracupserier och helst redan 2020. En seger där innebär alltså ett fabrikskontrakt med Porsche Motorsport och tävlande i prestigefyllda Mobil 1 Porsche Supercup. Vi har genom åren haft flera väldigt duktiga förare som deltagit i denna shootout, bl a Johan Kristoffersson, Philip Morin och förra säsongens vinnare av PCCS, Lukas Sundahl, dock har ingen lyckats att gå hela vägen.



Delar av de nominerade förarna och i Porsche Carrera Cup Scandinavias nya juniorprogram. Med på bilden är också bl a Björn Wirdheim och Thomas Fogdö

Följande skandinaviska förare är nominerade för 2019

Hugo Andersson,	PWR.
Hugo Nerman,	WestCoast Racing.
Lukas Sundahl,	Sundahl Racing.
Ole William Naersnes,	Jaffa Racing.
Pontus Fredricsson,	Fragus Motorsport.
Robin Hansson,	Fragus Motorsport.

← Premiärtest 2019…

SLUT